



## Transports et espace syrien

Fabrice Balanche

### ► To cite this version:

Fabrice Balanche. Transports et espace syrien. Annales de géographie, 2003, 630, pp.20. halshs-00009560

**HAL Id: halshs-00009560**

**<https://shs.hal.science/halshs-00009560>**

Submitted on 9 Mar 2006

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **Transports et espace syrien**

### **Résumé :**

Le système de transport est révélateur des logiques politiques et sociales productrices d'espace. Le réseau routier syrien fut ainsi conçu par le régime ba'athiste, au pouvoir depuis 1963, comme un moyen d'intégration nationale et d'encadrement territorial dans une logique sécuritaire. Avec la libéralisation économique des années 1990, le contrôle de l'Etat sur les transports s'est relâché, puisqu'il est désormais dominé par le secteur privé. Cependant, la suppression des entraves à la circulation s'est limitée au trafic intérieur. Les réseaux terminaux demeurent toujours sous le contrôle de l'Etat, ce qui limite la portée de la libéralisation économique. Sur le plan spatial, la circulation est un excellent indicateur des structures et des dynamismes de l'espace syrien. L'étude des flux routiers met en évidence une ligne de force méridienne Damas-Alep et des ramifications secondaires vers la région alaouite, ouverture maritime du pays et zone de recrutement privilégiée du personnel étatique, et vers le Nord-Est, front pionnier organisé à partir de Damas et d'Alep. L'amélioration des conditions de transport au cours des dix dernières années, n'a pas modifié les structures existantes, elle a seulement accéléré une concentration de l'espace syrien. Par ailleurs les distances entre les communautés demeurent tout aussi fortes car les transports ne sont que des outils techniques qui ne peuvent agir sur des contraintes sociales.

Mots clés : transport, Syrie, intégration, aménagement, circulation, réseau.

Abstract : transportation and syrian space.

Transport system reflected politics and social actions producing space. Syrian road network was built by the ba'athist power, which is govern Syria since 1963. It's been used for national integration and territorial control. After economic liberalisation since 1991, state control on transportation had relised. Now private sector is the first actor in road transportation. But ports, airports and terrestrial custom are all the time under strong state control. Circulation express structuration and dynamism of syrian space : the line Damascus – Aleppo is the center. Syrian Coast (Alawit area) a dominated periphery producing state staff. The North East, a pionnier front organised and dominated by Aleppo and Damascus because no town in this area is able to become a real regional center. In fact transportation improvment did not modify syrian space structures, but it accelerated its concentration. Moreover distances between communities are still strong because transportation is just a technical tool which is unable to modify social organization.

Keys words : transportation, Syria, integration, aménagement, cicalation, network.

Dans toute analyse spatiale l'étude du système de transport est une étape obligatoire. La maîtrise du territoire par l'Etat, les effets structurants du réseau de transport, les dynamiques spatiales induites par l'accroissement de la mobilité, etc. participent à la compréhension globale d'un espace. Cependant il ne faut pas surestimer le rôle des systèmes de transports dans la production d'espace. Depuis une vingtaine d'années, les géographes et les économistes des transports, comme François Plassard<sup>1</sup>, ont démontré que les réseaux de transport n'engendraient pas automatiquement des activités, mais qu'ils n'avaient qu'un rôle amplificateur de tendances existantes : « *les réseaux de transport sont le reflet des organisations sociales qui les produisent et auxquelles ils permettent de se reproduire* »<sup>2</sup>. Il rejoint ainsi les conceptions d'Henri Lefebvre<sup>3</sup> sur la production de l'espace et celles plus récentes de Jacques Lévy qui affirme qu'il faut avant tout rechercher les lois de l'espace dans le social. Les sociétés ou les individus ne souhaitent pas forcément réduire les distances qui les séparent, car la distance peut être un choix. L'élaboration et l'utilisation du système de transport dépendent de la spatialité de la société : « *Si aujourd'hui l'espace reste différencié, ce n'est pas à cause d'une contrainte technique fondamentale, c'est parce que la spatialité d'une société, dans son organisation interne comme dans sa localisation relative, constitue un élément essentiel de sa réalité, de son identité* »<sup>4</sup>. A travers l'exemple de la Syrie, je souhaiterais montrer concrètement comment le système de transport d'un pays est révélateur des logiques politiques et sociales productrices d'espace.

Le problème majeur auquel les chercheurs en sciences sociales qui travaillent sur la Syrie contemporaine sont confrontés est de comprendre

---

<sup>1</sup> Plassard F. (1977), Les autoroutes et le développement régional, Paris, Economica.

<sup>2</sup> Plassard F. (1995), Les réseaux de transport et de communication, in Bailly A. Encyclopédie de géographie, Paris, Economica, pp. 515-538.

<sup>3</sup> Lefebvre H. (1974), La production d'espace, Paris, Anthropos.

quelle est la nature réelle des pouvoirs : l'Etat, mais également celui des multiples forces qui, en dehors de l'Etat ou associées à l'Etat, agissent sur l'espace. Outre la censure qui interdit des investigations très poussées, notre formation occidentale pétrie de cartésianisme et de rationalité économique handicape notre compréhension de l'Etat et de la société, car elle nous empêche de dépasser l'apparente incohérence des phénomènes qui nous entourent. Parmi les principaux paradoxes auxquels nous sommes confrontés en permanence en Syrie, il faut évoquer : la laïcité officielle et le communautarisme ambiant<sup>5</sup>, le socialisme proclamé et le capitalisme régnant. Il n'est donc pas concevable, dans ce contexte, de se plonger dans les rapports et les statistiques officielles, à quelque échelle que se soit, car en tant que production de l'Etat, ces données ne traduisent qu'une vision tronquée de l'espace syrien. Par conséquent l'étude du système de transport s'avère être une excellente médiation pour comprendre l'espace syrien.

## 1 Réseau de transport et intégration nationale.

D'après Shalom Reichman, le réseau de circulation est « *dépendant des superstructures suivantes : le cadre naturel, le niveau technologique, le milieu socio-économique, la structure administrative légale et enfin l'orientation politique du pouvoir* »<sup>6</sup>. Un réseau est le résultat de la manifestation des contraintes à la fois techniques, économiques,

---

<sup>4</sup> Lévy J. (1994), L'espace légitime, Paris, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, 442 p.

<sup>5</sup> La Syrie est un pays multicommunautaire traversé par des clivages confessionnels : Musulmans sunnites, Alaouites, Druzes, Chrétiens de diverses confessions, etc..., mais aussi ethniques puisque la population arabe côtoie des Kurdes, des Turkmènes, des Arméniens et des Tcherkesses. L'Islam sunnite est dominant (environ 70% de la population), mais il ne forme pas une masse compacte ; les clivages ethniques (Arabes, Kurdes, Turkmènes et Tcherkesses) réduisant la principale communauté, les Arabes sunnites, à environ 50% de la population syrienne. La minorité chrétienne (moins de 7,5% de la population syrienne) est divisée en une douzaine de communautés. Enfin la Syrie compte plusieurs groupes d'obédience chi'ite : Ismaéliens (1%), Druzes (3%) et Alaouites (entre 10 et 15%). A la différence des chrétiens disséminés dans l'ensemble du pays, ces communautés chi'ites se concentrent dans des territoires particuliers, où elles ont pu résister aux persécutions du passé et conserver leur cohésion.

politiques et sociales. Les deux premières contraintes sont objectives, la construction d'une route ou d'une voie de chemin de fer exigeant une technicité, en particulier pour surmonter des obstacles naturels : montagne, fleuves, et représente un coût financier. Les deux autres contraintes sont plus subjectives : un Etat centralisé ne possède pas le même type de réseau de transport qu'un Etat fédéral ou décentralisé. Ainsi, en France et en Espagne, le réseau est centré sur la capitale, tandis que, en Allemagne, le réseau est maillé. Dans les pays en voie de développement, pour lesquels l'intégration nationale est toujours une priorité, le réseau de transport est généralement centralisé. Quant à la contrainte sociale, elle me paraît parfaitement définie par Henry Bakis<sup>7</sup> qui écrit que les réseaux sociaux préexistants sont le plus fréquemment doublés par la mise en place de réseaux techniques. Si cela me paraît tout à fait vrai dans les pays développés où les enjeux sécuritaires liés aux réseaux de communication terrestres ont disparu, en revanche dans les pays en voie de développement, la décision de construire une route susceptible de renforcer un réseau social est évidemment liée à la relation qu'entretient ce réseau avec le régime. Avant d'analyser comment la politique du régime ba'athiste s'inscrit dans le réseau de transport, il convient de dissocier les structures héritées des structures élaborées par ce dernier.

### *1.1 Un réseau de transport désorganisé après l'indépendance.*

En 1945, l'espace syrien était profondément éclaté. L'intégrité de son territoire était menacée par des revendications externes et minée par des velléités séparatistes. Amputée du Liban et du Sandjak d'Alexandrette sous le Mandat français, la Syrie dut faire face aux revendications territoriales de la Turquie, de l'Irak et surtout du nouvel Etat d'Israël, lequel en 1967 s'empara par la force du plateau du Golan. A l'intérieur, il lui fallut réduire

---

<sup>6</sup> Reichman S. (1983), *Les transports : servitudes ou liberté ?*, Paris, PUF, 197 p.

<sup>7</sup>Bakis H. (1993), *Les réseaux et leurs enjeux sociaux*, Paris, PUF, 127 p.

l'opposition des périphéries dont le statut d'autonomie accordé par le Mandat français fut supprimé : l'ex-Etat des Alaouites sur la côte, le Djebel Druze et la Haute Djezireh. Les principales villes du pays organisaient autour d'elles des cellules closes, directement reliées aux marchés extérieurs via les ports libanais, une situation comparable aux autres pays du Tiers Monde, comme le soulignait Milton Santos : « *L'absence d'intégration nationale dans les pays du Tiers Monde favorisait plutôt une relation directe de chaque sous-espace national avec les centres du système mondial* »<sup>8</sup>. Les deux métropoles syriennes : Alep et Damas rivalisaient pour drainer les richesses du pays. L'organisation des réseaux routier et ferroviaire était caractéristique de cette bicéphalie, les directions est-ouest primant sur les méridiennes. L'indépendance séparée du Liban compliqua les relations de la Syrie avec l'extérieur et même entre les différentes parties de son territoire. D'une part, elle ne possédait pas de port de dimension internationale (les ports de Lattaquié et de Tartous ne servaient qu'au cabotage). D'autre part les principaux axes ferroviaires débouchaient dans les ports libanais (Ligne Damas - Beyrouth et Homs - Tripoli) ou transitaient par le Liban (axe Alep – Homs – Ba'albek - Damas). Depuis le littoral syrien (Lattaquié ou Tartous), il était alors plus simple de rejoindre Damas via Beyrouth que d'emprunter les routes étroites et sinueuses du Akkar et du Qalamûn. A preuve, la route Lattaquié – Homs traversait durant cinq kilomètres le territoire libanais (entre Jdaïdeh et Tel Kalakh).

L'instabilité politique qui régnait en Syrie et la nature libérale de l'Etat syrien dans la période 1945 – 1963 empêcha la mise en place d'une véritable politique d'aménagement du territoire. La seule réalisation majeure fut l'agrandissement du port de Lattaquié (1950 – 1956), afin de doter le pays d'un port international : l'intérêt économique que représentait ce chantier pour la bourgeoisie syrienne a largement contribué à son

---

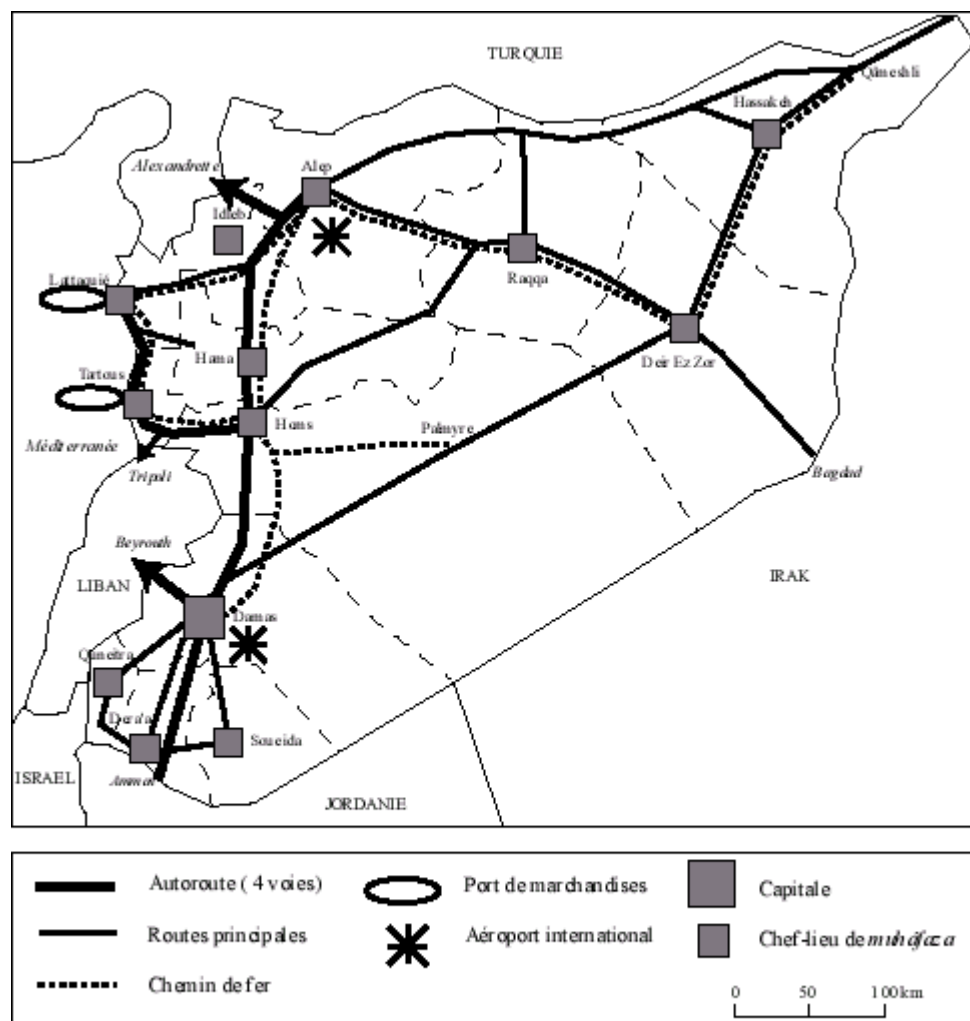
<sup>8</sup>Santos M. (1990), *Espace et Méthode*, Paris, Publisud, 123 p.

aboutissement, malgré la valse des gouvernements. Car pour le reste, l'Etat syrien, représentant des intérêts dominants de la bourgeoisie, se montra très timide en matière d'investissements publics et laissa s'épanouir le libéralisme économique. Au début des années 1960, les déséquilibres entre les grandes villes (Damas, Homs, Hama et Alep), d'où provenait l'essentiel du personnel politique syrien<sup>9</sup>, et le reste du pays, étaient criants. Les déséquilibres économiques conduisirent à des déséquilibres politiques et sociaux qui expliquent notamment la révolution ba'athiste de 1963. Les nouveaux dirigeants syriens, membres de la petite bourgeoisie rurale de la périphérie, entreprirent de réaliser l'intégration économique et politique du pays.

---

<sup>9</sup> Van Dam N. (1996), *The Struggle for Power in Syria*, Londres, I.B. Tauris, 228 p.





Source : Ministère des Transports, Damas.

Figure 1: Le réseau de transport en Syrie (2000).

### *1.2 La centralisation du pays autour de Damas (voir figure 1).*

Les nouveaux dirigeants syriens, bien que venant des périphéries, n'eurent de cesse de renforcer la centralisation du pays sur Damas, en particulier grâce à la construction d'un réseau routier rayonnant à partir de Damas, réduisant par là même le poids d'Alep en Syrie. Il est significatif que lors de la construction de l'autoroute, Damas – Alep, les tronçons difficiles à travers le Qalamûn (entre Damas et Nabek) furent réalisés dès le début des années 1970, tandis que les voies dans les plaines du Nord (entre Alep et Hama) ne furent achevées que dans les années 1990. Le but de cette autoroute est non pas de relier la métropole économique du Nord de la Syrie à la capitale mais d'élargir la zone d'influence de Damas vers le nord du pays, zone traditionnellement soumise à Alep. La construction des routes Damas – Palmyre – Deir Ez Zor (début 1980) et Homs – Raqqa (fin des années 1990) contribuent à cet objectif, puisqu'elles permettent de relier directement la vallée de l'Euphrate, zone d'expansion du capitalisme alépin dans les années 1950, à Damas. L'absence d'autoroute entre Alep et Lattaquié, son port naturel, s'explique également par cette volonté de diminuer Alep. La plupart des camions de marchandises qui circulent entre Alep et Lattaquié sont obligés de contourner le Djebel Ansaryeh par le sud, car ils ne peuvent emprunter l'étroite route de montagne, en particulier en hiver, qui relie directement les deux villes.

La construction d'une route entre Alep et Qameshli, achevée en 1991, aurait tendance à infirmer ce que je viens de décrire, car cet axe renforce Alep en lui offrant la possibilité de drainer et d'irriguer toute la zone située à proximité de la frontière turque. Après trois décennies de centralisation absolue, le régime ba'athiste montrerait-il une plus grande sollicitude à l'égard d'Alep, afin de se rallier sa puissante bourgeoisie ? Cela serait l'expression évidente de la réactivation des pouvoirs locaux en Syrie. Le secret qui entoure ce type de décisions et l'habitude qui consiste à produire des rapports techniques les justifiant à posteriori ne nous permet que

d'émettre des hypothèses. Mais je ne pense pas que la construction de cette route infirme la politique de centralisation absolue autour de Damas ou marque une inflexion de cette politique. En fait la route Alep – Qameshli fut réalisée pour contrôler la zone frontalière avec la Turquie, en particulier les populations kurdes qui s'y trouvent. Cette route ne renforce pas Alep, car les populations de cette région ont toujours été tournées vers cette dernière, grâce à la prégnance des réseaux sociaux entre cette région et la métropole du Nord de la Syrie. Pour les minorités syriaques et arméniennes de Haute Djézireh, c'est Alep et non Damas qui est la ville de référence en Syrie. Par ailleurs, la Djezireh fut mise en valeur par le capitalisme alépin, qui y dispose toujours de relais pour son commerce. Ainsi ces liens économiques et/ou communautaires, car souvent les deux sont confondus, empêchent-ils les Damascènes d'y prendre pied malgré la construction de nouvelles infrastructures routières.

### *1.3 Un réseau routier ramifié irrigue les campagnes.*

La construction du réseau routier dans la Syrie ba'athiste ne s'est pas limitée à la desserte des principales villes, car un réseau routier extrêmement ramifié, destiné à désenclaver le monde rural, a été réalisé, et ce dès les années 1960. Cet effort à l'égard des campagnes, que peu de pays de la région consentirent, s'inscrit dans le cadre de la réforme agraire entreprise par le régime ba'athiste dès 1963. L'objectif de relier chaque village syrien par une route asphaltée semble avoir été atteint au début des années 1990, ce qui permet une circulation intense entre les villes et les campagnes, parachevant ainsi la politique d'intégration nationale. Mais derrière le développement économique et social induit par la densité du réseau routier, apparaît l'emprise totale du pouvoir sur le monde rural. Même si les dirigeants ba'athistes, issus du monde rural et souvent d'origine modeste, ne pouvaient rester insensibles au sous-développement dans lequel se trouvaient les campagnes syriennes au début des années 1960, ces

dernières apparaissent pour le pouvoir moins comme objet de développement que comme un enjeu de développement. La réforme agraire ne serait ainsi, pour le régime ba'athiste, qu'un moyen d'assurer sa légitimité dans le monde rural et d'intégrer celui-ci au système de pouvoir qu'il mettait en place<sup>10</sup>. Les autorités veillent à ce que chaque nouvelle ouverture de route soit inaugurée en grande pompe par le *muhâfez* (gouverneur), et, à cette occasion, une stèle est placée sur le bord de la route, à l'effigie du Président, afin de le remercier de l'attention qu'il a portée à la communauté villageoise desservie par la nouvelle route.

La densité du réseau routier et l'intense circulation qui y règne sont des conditions nécessaires au bon fonctionnement de ce régime ultra centralisé. Le moindre acte officiel oblige les citoyens à se déplacer à Damas, car les administrations locales ne disposent guère de délégation de pouvoir. La lenteur de l'administration centrale submergée par les dossiers oblige les demandeurs à se rendre dans la capitale pour faire avancer de bureau en bureau leurs papiers et obtenir les précieuses signatures. Il n'est pas exagéré de dire qu'en Syrie, plus de la moitié des déplacements vers la capitale sont motivés par une affaire administrative. Cette situation apparaît comme complètement absurde pour un observateur extérieur, pourtant elle possède sa logique. : soumettre la population en lui montrant la puissance de l'administration centrale. Le paysan de la Djézireh ou du Djebel Ansaryeh rapporte de ces voyages dans la capitale cette impression de toute puissance de l'Etat et lui rappelle son appartenance à une entité nationale que la prégnance des identités régionales et communautaires ont tendance à lui faire oublier au quotidien.

---

<sup>10</sup> Hannyoyer J. (1982), Campagnes et pouvoirs en Syrie, essai d'histoire socio-économique sur la région de Deir Ez Zor, Thèse de Troisième cycle, sous la direction de Pierre Marthelot, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, non éditée, 1982, p. 6.

#### *1.4 Une dominante sécuritaire : le réduit alaouite.*

La conception du réseau de transport est marquée par des considérations sécuritaires. Nous pouvons analyser la centralisation autour de Damas comme un moyen de contrôle du pays. La ramification du réseau routier dans les campagnes participe également à cette maîtrise politique du territoire. En général la multiplication des routes va de pair avec l'augmentation de l'emprise de l'Etat sur son territoire, mais pas obligatoirement. Par exemple l'absence d'autoroute entre Alep et Lattaquié s'explique par la volonté du régime ba'athiste de limiter la circulation entre les deux villes. Cela peut apparaître comme une conséquence de la centralisation du réseau sur Damas, par dogmatisme politique, mais aussi parce que la bourgeoisie damascène soutient le pouvoir tandis que celle d'Alep est plus tiède voire opposée au régime ba'athiste. Mais cela peut également s'expliquer par la théorie du réduit alaouite.

La région côtière est le fief de la communauté alaouite, à laquelle appartiennent la plupart des dirigeants de la Syrie ba'athiste, en particulier la famille Assad, dont le village d'origine, Qardaha, se trouve à une trentaine de kilomètres au sud-est de Lattaquié. Depuis la révolution ba'athiste, les Alaouites sont donc très liés au régime, surtout depuis la prise de pouvoir d'Hafez El Assad en 1970, car ce dernier s'était énormément appuyé sur sa communauté pour contrôler le pays<sup>11</sup>, intégrant en masse les Alaouites dans les forces de sécurités (armée, police, *mukhâbarat*). En liant sa communauté à son destin politique, Hafez El Assad en fit la cible privilégiée de l'opposition islamiste, qui fomenta des attentats contre des civils alaouites. Hafez El Assad réussit à rétablir la situation grâce à une

---

<sup>11</sup> Chouet A. (1995), « L'espace tribal alaouite à l'épreuve du pouvoir », *Maghreb-Machrek*, n°147, janvier-mars 1995, pp. 93 – 119.

répression impitoyable<sup>12</sup>. Mais la crainte d'affrontements inter - ethniques demeura dans la population. Pour les Alaouites de l'intérieur de la Syrie, natifs ou émigrés, la région côtière pourrait constituer à ce moment là une base de repli.

La thèse du réduit alaouite est défendue par différents auteurs, tel Michel Seurat<sup>13</sup> : « *Aboutissement de cette logique confessionnelle, l'idée d'un « Etat alaouite » cesse d'être un cas d'école. Elle est aujourd'hui (à la fin des années 1970) colportée par la rumeur publique, comme une menace qui se réaliserait si le régime devait abandonner la capitale* » Pour Georges Corm<sup>14</sup>, cette hypothèse est tout à fait plausible. Elle n'est que l'aboutissement du principe des nationalités, achevant de désintégrer les Etats territoriaux issus du découpage de l'Empire ottoman par les puissances européennes en 1920, en particulier lorsqu'il est appliqué brutalement à des sociétés communautarisées, vivant sous des régimes qui ne tirent leur légitimité que de la religion majoritaire ou de la force. Les analyses d'Olivier Roy nuancent les propos de Michel Seurat et de Georges Corm. Pour cet auteur : « *La territorialisation n'est presque jamais indépendantiste : les 'asabiyya-s'*<sup>15</sup> *se constituent un bastion, une base territoriale et cherchent à conquérir l'Etat. L'objectif n'est pas un Etat ethnico-national, mais l'Etat existant* »<sup>16</sup>. La guerre civile libanaise et le

<sup>12</sup> Le bombardement de Hama par l'Armée syrienne fit quelques 10 000 morts en 1982. Entre 1979 et 1982, des milliers de personnes disparurent et des dizaines de milliers d'autres furent emprisonnées dans les milieux islamistes, mais également parmi les militants d'extrême gauche opposés au régime d'Hafez El Assad.

<sup>13</sup> Seurat M. (1980), « La société et l'Etat », in Raymond A. La Syrie d'aujourd'hui, Paris, Editions du CNRS, p. 94.

<sup>14</sup> Corm G. (1989), L'Europe et l'Orient : de la balkanisation à la libanisation. Histoire d'une modernité inaccomplie, Paris, La Découverte, 384 p.

<sup>15</sup> « Une 'asabiyya est un groupe de solidarité fondé sur des relations personnelles (généalogiques, matrimoniales, clientélistes ou d'allégeance, etc.) dont la finalité est précisément cette solidarité et non la mise en œuvre d'un objectif justifiant la création du groupe ». Roy O., « Groupes de solidarité au Moyen Orient et en Asie centrale », *Cahier du CERI*, n°16, p. 8.

<sup>16</sup> Roy O. (1997), « Groupes de solidarité au Moyen Orient et en Asie centrale », *Cahier du CERI*, n°16, p. 29.

conflit de Bosnie<sup>17</sup> ont prouvé que la meilleure protection, pour préserver sa vie, était effectivement de désertier les zones mixtes et de se réfugier sur le territoire de sa communauté en période d'insécurité. C'est dans ce cadre complexe que s'inscrit le problème de l'autoroute Alep – Lattaquié.

La circulation entre Lattaquié et Alep est handicapée par la traversée du Djebel Ansaryeh. De Lattaquié à Jesser Esh Shughûr (au nord du Ghâb, à une centaine de kilomètre à l'ouest d'Alep), en effet, la route est étroite et sinueuse ; les ponts qui franchissent le Nahr El Kebîr Ash Shemâlî sont si étroits qu'il est difficile à deux véhicules de s'y croiser, et les accidents y sont fréquents. Depuis sa construction sous le Mandat français, cette route n'a guère été élargie ; elle supporte pourtant un trafic important : 6000 à 8000 véhicules par jour, dont 2500 à 3000 camions, soit la moitié du trafic qui emprunte l'autoroute Lattaquié – Homs. L'absence d'autoroute entre Alep et Lattaquié oblige une partie de la circulation de marchandises entre les deux villes à transiter par Homs. Lattaquié se trouve dans une position de cul - de - sac qui handicape son développement économique, et Alep ne peut étendre son influence économique vers le nord de la région côtière.

Un projet d'autoroute entre Alep et Lattaquié existait depuis 1979. Les plans en ont été établis par une société française, *Lyon Associated Inc.* Les travaux auraient dû commencer au début des années 1980 et se terminer au bout de cinq ans. Mais seul un tronçon d'une vingtaine de kilomètres fut construit. La traversée du Djebel Ansaryeh, du Ghâb et celle du Djebel Zawyeh demeurent à effectuer. En 1982, les travaux furent interrompus brutalement ; pourtant la Syrie disposait des fonds nécessaires pour les réaliser car ce n'est qu'avec la crise budgétaire de 1985 que de nombreux chantiers publics furent remis en cause faute de moyens. En fait, l'interruption des travaux autoroutiers entre Alep et Lattaquié correspond à l'apogée de la lutte entre le régime d'Hafez El Assad et les Frères

---

<sup>17</sup> Bougarel X. (1996), *Bosnie, anatomie d'un conflit*, Paris, La découverte, 176 p.

Musulmans, dont Alep, était avec Hama, un des plus forts soutiens<sup>18</sup>. Par cette mesure, le régime punissait la bourgeoisie alépine en maintenant le verrou du Djebel Ansaryeh, mais il assurait aussi la défense du territoire alaouite. Une autoroute assure en effet l'articulation aisée entre tous les points d'un tracé, au contraire du rail qui ne met en contact que certains points (les terminus et les intercalaires<sup>19</sup>). De ce fait, si elle avait été ouverte, l'autoroute aurait renforcé les liens entre les Sunnites du Nord de la région côtière et leurs homologues de la Syrie septentrionale, tout en donnant une unité à la zone de peuplement sunnite entre Lattaquié et Jesser Esh Shughûr, la seule zone de la région côtière où les sunnites sont majoritaires en dehors des villes littorales. Une telle analyse peut apparaître au lecteur comme de la géopolitique - fiction, mais la paranoïa du régime d'Hafez El Assad en matière de sécurité peut être un facteur d'explication de maints dysfonctionnements économiques<sup>20</sup>.

En 1993, une route à trois voies fut mise en service entre Aîn Sharqyeh et Al Hattân dans le Ghâb. Elle devait permettre l'amélioration de la circulation entre Lattaquié et Hama, ce qui pouvait constituer une alternative à la réalisation de l'autoroute Lattaquié – Alep, puisque Hama se trouve sur l'autoroute Homs – Damas. La route franchit le Djebel Ansaryeh à 800 m d'altitude. Son tracé n'a exigé qu'un petit nombre d'ouvrages d'art, mais, en

---

<sup>18</sup> « A Alep, la métropole du Nord qui est devenue l'épicentre du mouvement, la guerre est désormais ouverte entre l'organisation militaire de la confrérie et les « brigades de défense » de M. Rifâ'at al Assad – frère du Président –, lesquelles, malgré les 5000 hommes engagés dans la bataille, ne parviennent pas à empêcher que les deux tiers de la ville ne soient de fait soustraits à l'autorité légale ». Seurat M. (1980), « La société syrienne contre l'Etat », *Le Monde Diplomatique*, avril 1980.

<sup>19</sup> Offner J.M. et Pumain D. (1997), *Réseaux et Territoires*, Paris, Editions de l'Aube, p. 43.

<sup>20</sup> Lors d'un Symposium sur la libéralisation économique en Syrie, tenu en mars 1997 à Damas, un intervenant interrogea le ministre de l'Economie sur les stocks de céréales qui pourrissaient régulièrement dans les silos de l'Etat en Djezireh. Le ministre de l'Economie, le Docteur Imâdî, répondit qu'il s'agissait de préserver la Syrie d'une crise alimentaire qui était toujours à redouter en cas de mauvaise récolte. La Syrie ne tient pas être dépendante de livraisons de céréales étrangères, car elle craint l'utilisation de l'arme alimentaire par les USA et ses alliés à son encontre. L'exemple du blocus irakien ne lui donne pas tout à fait tort.



contrepartie la pente de la route est forte, ce qui limite la circulation des camions. L'hiver, le gel fréquent et les fortes pluies la rendent presque impraticable. D'autre part, les connexions avec les autoroutes Lattaquié – Homs et Alep – Damas n'ont toujours pas été réalisées : pour les rejoindre les véhicules empruntent donc un réseau secondaire de médiocre qualité. Le trafic sur cette route est donc faible, en comparaison avec celui de l'axe Alep – Lattaquié : en 2000, au poste de comptage d'Aïn Sharqyeh, 4223 véhicules seulement, dont 654 camions, furent enregistrés, mais tous ne traversaient pas le Djebel Ansaryeh.

L'utilité de cette route n'est pas économique, mais stratégique. Elle permet, depuis la région côtière, de contrôler le Ghâb et, par-delà, la Syrie centrale. Elle renforce les liens entre la population alaouite du Ghâb et celle de la région côtière. Elle assure la cohésion de la fédération tribale alaouite Matawrâ, à laquelle appartiennent plusieurs barons du régime. L'absence de connexion entre les tronçons à trois ou quatre voies de cette route et l'autoroute côtière, à l'ouest, et l'autoroute Alep – Damas, à l'est, tend à prouver que le transit des marchandises n'était pas la priorité des concepteurs de cette transversale.

En mai 2001, les travaux autoroutiers entre Alep et Lattaquié ont repris. La Syrie a obtenu un prêt du Koweït pour réaliser ce projet, mais surtout le Président Bashar El Assad a levé le veto de son père sur cet axe. La construction du réduit alaouite ne serait-elle plus d'actualité avec le nouveau Président ? Il est de notoriété publique que Bashar El Assad entretient des liens beaucoup moins étroits que son père avec la région côtière et la communauté alaouite : il est né à Damas et son épouse est sunnite. Même s'il s'appuie toujours sur une garde prétorienne alaouite, il cherche à se rallier la bourgeoisie économique, en particuliers les alépins, trop longtemps négligés par le régime. Mais surtout la région côtière est désormais suffisamment alaoutisée pour que l'autoroute Alep – Lattaquié ne pose plus le même problème sécuritaire qu'au début des années 1980. Enfin on peut

émettre l'hypothèse que ce projet a fini par aboutir en raison de la confusion qui règne au sommet de l'Etat, depuis la mort d'Hafez El Assad.

Centralisme, appui sur les campagnes et sur la communauté alaouite : les principales caractéristiques du régime ba'athiste peuvent se lire dans le réseau routier. L'inflexion récente du régime est également perceptible à travers les nouveaux investissements tels que l'autoroute Alep – Lattaquié. Mais nous aurions pu également évoquer l'amélioration des dessertes vers l'extérieur, le Liban et la Jordanie en particulier, qui sont des signes de l'ouverture économique du pays.

## 2 Une lente suppression des entraves à la circulation.

La Syrie se trouve actuellement dans une période de transition entre l'économie dirigiste et la libéralisation. L'*Infītah*<sup>21</sup>, introduite à la fin des années 1980, est sujette à de nombreux débats, aussi bien quant à sa nature qu'à son avenir. De toute évidence, il ne s'agit pas d'une *Infītah* à l'Egyptienne : l'Etat ne privatise pas les entreprises du secteur public, il ne semble pas encore disposé à rendre la livre syrienne convertible et les banques privées n'existent toujours pas en Syrie. Néanmoins depuis 1990, le secteur privé est devenu le moteur de l'économie syrienne<sup>22</sup>. Le secteur privé dépasse le public pour l'investissement de capital fixe et les importations. En revanche le secteur public est resté le principal exportateur du pays, car il conserve le monopole de la commercialisation des hydrocarbures, du phosphate, des céréales et du coton qui sont des produits jugés stratégiques par l'Etat. En dehors des productions à caractère « stratégique », tous les secteurs sont désormais ouverts au privé. Le transport routier fut un des premiers à bénéficier de la libéralisation

<sup>21</sup> Littéralement, il s'agit de « l'ouverture » ; concrètement, ce terme indique une revivification de l'économie grâce à l'introduction de mesures libérales et à la suppression du contrôle étatique.

<sup>22</sup> Balanche F. (2000), Les Alaouites, l'Espace et le Pouvoir dans la région côtière de Syrie, thèse de doctorat, Tours, p. 399.

économique, l'abondance et la souplesse des transports étant une condition première du développement économique privé.

### *2.1 L'ouverture des transports routiers au secteur privé.*

La crise économique que connut la Syrie dans les années 1980 affecta énormément le secteur des transports. Privées d'investissements, les entreprises publiques étaient incapables d'augmenter le nombre de leur véhicules, ni même de renouveler leur flotte. Quant au secteur privé, il lui était interdit d'importer des véhicules et de concurrencer le secteur public. Cette situation conduisit rapidement à une saturation des moyens de transports collectifs, qui sont pour plus de 90% des Syriens, le seul moyen de transport, puisque la voiture individuelle est très peu répandue. Pour le transport des marchandises, la situation n'était pas meilleure, le parc de camions était vétuste et restreint. Il s'agissait d'une situation tout à fait paradoxale, puisque le réseau routier syrien était très développé et le moyen de transport majeur usité en Syrie : 95% du trafic, même au plus fort de la période d'économie dirigée<sup>23</sup>. Pour résoudre ce problème crucial, l'Etat fit appel au secteur privé. En 1986, il autorisa des sociétés mixtes dans le domaine des transports, mais l'importation massive de nouveaux véhicules, permettant la constitution effective d'entreprises privées ne fut rendue possible qu'en 1991. La pénurie de transport était telle en Syrie, que les entrepreneurs étaient assurés d'obtenir une forte rentabilité capitalistique.

La flotte de bus fut renouvelée, les vieux véhicules poussifs et sans confort furent remplacés par des autobus modernes avec air conditionné. Plusieurs milliers de bus furent importés entre 1991 et 1999, soit une croissance de 20% du parc. Quant au nombre de minibus (15 à 25 places) : « les souris blanches » il quadrupla, passant de 8500 unités en 1991 à près de 37 000 en 1999. Les minibus permirent d'améliorer considérablement les

---

<sup>23</sup> Chatelus M. (1980), La croissance économique : mutation des structures et dynamisme du déséquilibre, in Raymond A., La Syrie d'aujourd'hui, Paris, Editions du CNRS, p. 234.

relations villes-campagnes ainsi que les déplacements au sein des agglomérations. Même si ce système n'est guère économique, en terme de consommation de carburant, et provoque des encombrements considérables, il a le mérite d'avoir résorbé le problème des transports de proximité en un temps record<sup>24</sup>.

Face à la concurrence du privé, les sociétés publiques se sont écroulées. Bien qu'elles aient bénéficié également du renouvellement de leur flotte, leur gestion bureaucratique, leurs faibles salaires et leur manque de réactivité face à l'évolution de la demande, ne leurs permettent guère de lutter contre les sociétés privées, que cela soit dans le domaine urbain ou interurbain. Le déclin de la compagnie publique Karnak illustre parfaitement cette situation. Cette société fondée en 1952, a assuré à partir de 1967 les liaisons interurbaines grâce à une flotte de bus modernes. Jusqu'en 1990, elle était la première compagnie de transport par bus de Syrie, tant sur le plan de la qualité de la prestation que du nombre de passagers. A la fin des années 1980, elle montrait cependant des signes d'essoufflement, sa flotte n'avait pas été renouvelée depuis dix ans, les bus tombaient régulièrement en panne durant les trajets, mais comme elle n'avait pas de concurrent, ses bus étaient toujours remplis deux jours à l'avance. La création de compagnies privées entraîna la chute brutale de Karnak : en 1992, elle transportait 2100 000 passagers (17 000 millions de km parcourus), en 1995, elle n'avait plus que 580 000 passagers (9 449 millions de km parcourus) ; depuis la compagnie publique semble s'être stabilisée aux alentours de 500 000 passagers. Ses tarifs demeurent inférieurs à ceux pratiqués par les compagnies privées et elle a l'avantage d'avoir conservé ses bureaux et ses gares au centre des villes, tandis que les compagnies privées ont dû migrer en banlieue, ce qui lui assure un minimum de clientèle.

---

<sup>24</sup> Bianquis A.M. (1995), Transports en commun et aménagement dans l'agglomération de Damas au XX<sup>ème</sup> siècle », *Bulletin d'Etudes Orientales*, n°XLVII, IFEAD, pp. 37 – 68.

Le transport des marchandises a connu également une croissance soutenue grâce à l'importation de camions et camionnettes : 104 000 véhicules en 1999 contre seulement 36 000 en 1990. Avant la libéralisation des transports, la compagnie d'Etat assurait l'essentiel du trafic ; les indépendants et les compagnies privées étaient rares car la plupart des marchandises provenaient du secteur public. Pour obtenir du fret, les transporteurs privés devaient s'inscrire au « *maktab dūr* » (le bureau de tours), où on leur confiait du fret, si les camions du secteur public étaient insuffisants. Les prix étaient fixés autoritairement et ne laissaient guère de marge bénéficiaire à moins de tricher sur le poids avec la complicité des fonctionnaires du « *maktab dūr* ». La croissance de la production du secteur privé et la fin du monopole d'Etat sur le commerce extérieur ont permis de rétablir une certaine libre concurrence dans le transport des marchandises. D'importantes compagnies sont apparues, telle qu'Abra El Shark (« Trans Orient ») à Homs, qui compte une centaine de camions. La concurrence a permis de diminuer les tarifs de transport et de réduire la durée d'attente. La multitude de camions et de camionnettes qui sillonnent la Syrie quotidiennement soutiennent le développement du secteur privé, la croissance même du secteur des transports est un indice de sa prospérité.

## 2.2 *Le déclin du rail.*

En 1963, le régime ba'athiste avait hérité d'un réseau de chemin de fer vétuste et mal connecté. Dans les années 1970 de nouvelles lignes furent mises en services pour relier les ports syriens à l'intérieur du pays : Lattaquié – Alep – Qameshli et Tartous – Homs – Palmyre. La première devait permettre l'exportation du coton et des céréales du Nord – Est et la seconde celle des phosphates de la Palmyrène. Dans les années 1980, l'ouverture de la liaison Homs – Damas rétablit la liaison avec le réseau sud syrien dont elle avait été déconnectée par l'indépendance du Liban. La dernière ligne ouverte en Syrie fut le tronçon Tartous – Lattaquié, qui

théoriquement devait renforcer l'intégration du réseau ferré syrien. Mais ces deux dernières lignes sont très peu utilisées, même pour le transport de marchandise. Elles ne répondent pas à un besoin économique mais au besoin idéologique de l'Etat centralisateur d'avoir sa capitale au centre du réseau de chemin de fer.

Face à la concurrence de la route, le chemin de fer a fortement décliné au cours des années 1990. Le trafic passager a été divisé par sept entre 1991 et 1999 ; il est inférieur de moitié à ce qu'il était en 1980, alors que depuis la population syrienne a doublé et que la mobilité a décuplé. L'absence de chiffres fiables en ce qui concerne le secteur privé ne permet pas d'exprimer la perte relative du chemin de fer par rapport à la route ; sans doute les déplacements en train ne concernent-ils plus que quelques pour cents du transport des voyageurs. Seule la ligne Lattaquié – Alep conserve la préférence des passagers par rapport à la route. Car la traversée du Djebel Ansaryeh en transport collectif est longue et peut s'avérer périlleuse : il faut au minimum trois heures pour effectuer le trajet, tandis que le voyage en train ne dure que deux heures et demie, sans panne. Le transport des marchandises a mieux résisté que celui des passagers ; essentiellement composé de pondéreux appartenant au secteur étatique, il varie en fonction des exportations de phosphates, de céréales ou de coton et du transport des carburants. Le secteur privé n'utilise pas le chemin de fer, trop rigide dans ses mouvements tout comme dans sa gestion.

### *2.3 Des réseaux terminaux asphyxiés par le contrôle de l'Etat.*

La situation géographique de la Syrie la place en position d'interface entre l'Europe et les pays pétroliers du Golfe, en particulier l'Irak. Cette position commença à être mise en valeur dès l'entre deux guerres par la construction d'oléoducs destinés à amener le pétrole irakien sur la côte levantine : Tripoli et Haïfa. La création de l'Etat d'Israël, en 1948, renforça la position du littoral syro-libanais, puisque les marchandises à destination ou en

provenance des pays arabes du Moyen-Orient ne transitaient plus par la Palestine. Forte de cette position stratégique la Syrie développa ses infrastructures portuaires afin de capter une partie du transit qui jusque là s'effectuait quasi- exclusivement via les ports libanais, en particulier Beyrouth. En 1952, après d'âpres négociations avec l'IPC, le gouvernement syrien obtint la construction d'un terminal pétrolier à Banias, par lequel fut progressivement exportée la majeure partie du pétrole irakien qui jusque là transitait par Tripoli<sup>25</sup>.

Malgré l'agrandissement du port de Lattaquié (1950 – 1956) puis la construction du port de Tartous au début des années 1970, la Syrie restait loin derrière le Liban pour le flux de marchandises en transit. Ce ne fut qu'avec la fermeture des ports libanais durant la guerre civile que les ports syriens captèrent le fret régional qui transitait auparavant par Beyrouth. Mais cette prospérité ne fut que de courte durée, les pots de vin auxquels étaient soumis les commanditaires, la lenteur des opérations portuaires puis la fermeture définitive de la frontière avec l'Irak réduisirent considérablement le tonnage de fret en transit via les ports syriens au profit de la Turquie et du port jordanien d'Aqaba. La reprise du transit irakien via le littoral syrien n'est due qu'aux circonstances exceptionnelles que connaît l'Irak actuellement ; l'embargo limite les quantités et il n'est pas sûr que s'il était levé, l'Irak continue d'utiliser le littoral syrien. Le trafic des ports syriens se limite donc à un fret national du secteur public et privé, car la loi fait obligation aux entreprises syriennes d'utiliser les ports nationaux pour toute marchandise importée ou exportée par voie maritime. Théoriquement il leur est impossible d'utiliser le port de Beyrouth réouvert récemment ou les ports du sud de la Turquie. En pratique, une quantité croissante de marchandises syriennes utilisent des ports étrangers, car même avec un surcroît de distance, le transport est moins onéreux et plus rapide. La gestion

---

<sup>25</sup> Balanche F. (1997), « La fonction portuaire du littoral syrien », *Bulletin d'Etudes Orientales*, XLIX, IFÉAD, pp. 9 – 19.

bureaucratique des ports, la vétusté de leurs installations, une réglementation douanière obsolète et la multiplications des pots de vin limite la compétitivité des ports syriens au Moyen-Orient. Lattaquié et Tartous ne sont que des synapses des grandes villes de l'intérieur, leur position littorale ne leur apporte aucun avantage comparatif pour l'implantation d'industries. Damas et Alep grâce à leurs aéroports internationaux apparaissent comme mieux placées.

Depuis 1985, le fret aérien a quintuplé en Syrie : Damas concentre 90% du trafic, contre 10% pour Alep. Le secteur du textile sous licence étrangère (Adidas et Benetton) utilise l'avion pour recevoir les matières premières et les produits fabriqués. Les délais de livraison auxquels sont soumises ces entreprises ne leur laissent pas la possibilité de faire transporter leurs marchandises par voie maritime. Il semble, d'après les entrepreneurs damascènes et alépins que les douanes aériennes soient plus efficaces que celles des ports. Les entreprises de « nouvelle technologie syrienne » : assemblage d'ordinateurs, pharmacie, etc ... qui commencent à apparaître en Syrie, utilisent également la voie aérienne. Leur concentration au sud de Damas sur la route de l'aéroport témoigne de la nouvelle attraction qu'exerce ce dernier sur ce type d'industries.

En ce qui concerne le trafic des passagers, qui demeure toujours au cœur de l'activité de l'aéroport de Damas, il a suivi quasiment la même évolution que les ports syriens : longtemps éclipsé par celui de Beyrouth, l'aéroport a profité de la guerre civile libanaise pour décoller : il est passé de 0,4 millions de passagers en 1970 à 1,3 millions en 1980, ce chiffre s'étant élevé graduellement jusqu'à 1,6 millions en 1990 ; depuis il connaît une certaine stagnation en raison du développement de l'aéroport d'Alep : plus de 300 000 passagers en 1999, contre seulement 150 000 en 1990 et surtout du fait de la concurrence de l'aéroport de Beyrouth. Cette concurrence se fait plus présente depuis l'an 2000, grâce à la remise à neuf complète du pôle aéroportuaire et à la libéralisation de l'espace aérien libanais. En raison

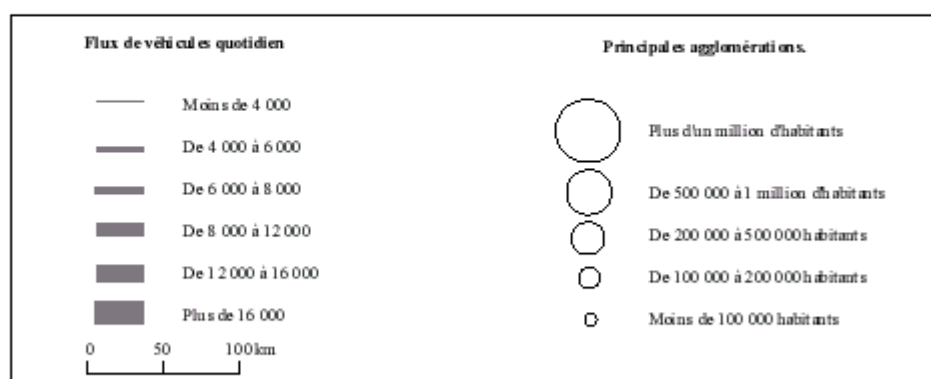
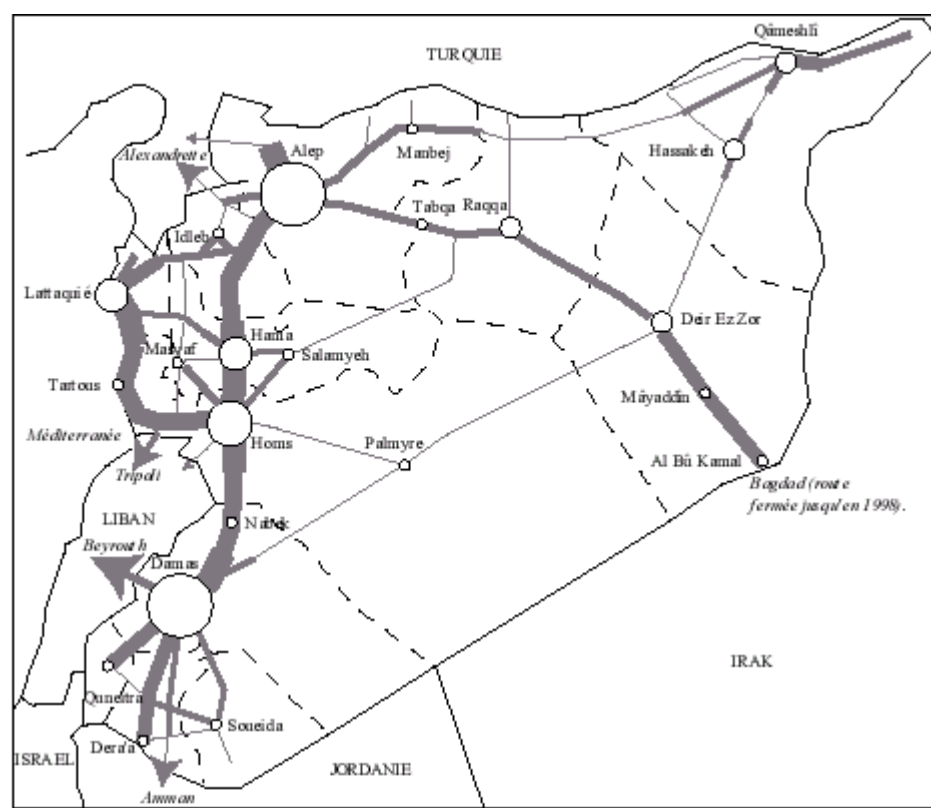


des contraintes administratives auxquelles elles doivent se plier, les compagnies aériennes étrangères réduisent leur activité au profit du Liban : Lufthansa a même interrompu ses liaisons avec la Syrie. Quant aux passagers, ils choisissent de plus en plus Beyrouth pour leurs voyages : les billets d'avions sont moins chers, le visa de transit est gratuit et l'accueil à l'aéroport est nettement plus agréable.

Dix ans après la libéralisation économique, le secteur des transports se trouve dans une situation ambiguë. Certes, les biens et les personnes circulent plus facilement que durant la décennie 1980, mais au prix d'un gaspillage des ressources en hydrocarbures du pays qui pourraient être plus utiles au développement durable. Toutes les ambiguïtés de la libéralisation économiques se retrouvent dans le secteur des transports. L'importation des véhicules est toujours soumise au contrôle de l'Etat qui attribue les licences d'importation aux barons du régime. Le secteur public des transports demeure entravé par des règlements bureaucratiques qui l'empêche de concurrencer le secteur privé. La circulation internationale est limitée par la vétusté des réseaux terminaux. La libéralisation des transports est incapable à elle seule d'entraîner une mutation de l'économie syrienne, car les entraves ne sont pas dans ce domaine techniques mais politiques. Par contre son impact s'est davantage fait sentir dans l'organisation de l'espace.

### 3. Circulation, dynamiques spatiales et réseaux sociaux.

La circulation est caractéristique de l'organisation spatiale d'un pays et de ses évolutions. A la différence des infrastructures qui possèdent une grande inertie, la circulation est plus réactive à la conjoncture. Un changement de régime politique ou la libéralisation économique n'induit pas immédiatement une modification du réseau de transport. Le réseau routier syrien actuel est le produit de quarante ans de centralisation et d'économie dirigée. Le retour à une certaine forme de libéralisme en matière économique et un certain assouplissement du centralisme ne sont pas encore perceptibles à travers l'organisation du réseau routier. En revanche la circulation a réagi aux mutations en cours ; même si elle est orientée par le réseau qu'elle emprunte, elle exprime la structure réelle de l'espace syrien et ses dynamiques. Il s'agit par conséquent d'un indicateur précieux dans une analyse spatiale, en particulier lorsque les autres données statistiques sont rares.



Source : Enquête réalisée par le Ministère des Transports, le 20 septembre 2000.

Figure 2 : Le trafic routier en Syrie (2000).

### *3.1 L'axe Damas – Alep : ligne de force de l'espace syrien (voir figure 2).*

D'après la carte de la circulation, l'espace syrien s'organise autour d'un axe méridien Damas – Homs – Hama – Alep, sur lequel se branchent des ramifications secondaires vers le littoral et le Nord-Est. La circulation met en évidence la polarisation de Damas sur l'espace syrien, malgré sa position excentrée. L'importance des flux en direction du littoral syrien exprime la force des relations qui unissent la région côtière avec la capitale, mais également l'importance économique des ports syriens. En revanche, les liens avec le Nord-Est sont plus distendus ; la vallée de l'Euphrate ne constitue pas une ligne de force : Deir Ez Zor n'apparaît pas comme une ville attractive, malgré l'exploitation du pétrole, et l'ouverture récente de la frontière irakienne ne suscite pas encore un fort courant d'échanges, puisque c'est par l'axe Damas – Bagdad que se fait l'essentiel des échanges avec l'Irak.

La circulation met en évidence la polarisation de la Syrie autour de certains points forts. Ainsi la capitale syrienne exerce un rôle de métropole régionale sur tout le sud de la Syrie : la taille des flux qui relient Damas à Quneitra, Dera'a et Soueida, toutes des villes de moins de 100 000 habitants, indique qu'elles se trouvent dans la zone d'attraction directe de Damas. Les flux qui convergent vers Alep sont en comparaison avec Damas beaucoup plus faibles. La métropole économique de la Syrie du Nord ne semble pas exercer la même attractivité que la capitale syrienne sur son espace proche puisque seule la région d'Afrin paraît être placée dans l'orbite directe d'Alep. Par contre les flux en provenance d'Idleb et de Manbej n'ont pas une taille suffisamment importante pour correspondre à des migrations pendulaires en direction d'Alep. En Syrie centrale, Homs et Hama polarisent l'espace avec une certaine prééminence pour Homs, dont la population est deux fois plus élevée que celle de Hama. L'importance du

flux vers le littoral syrien donne à penser que l'influence de Homs s'étend également sur le sud de la région côtière. La position excentrée de Lattaquié, au nord de la région côtière, ne permet pas à cette ville de polariser le versant ouest du Djebel Ansaryeh, c'est donc une structure polycentrique linéaire regroupant les villes du littoral (Lattaquié, Jableh, Baniyas et Tartous) qui draine les populations du Djebel Ansaryeh. Nous retrouvons là, à l'échelle locale et inversée, une structure parallèle à celle qui organise l'espace syrien. Dans le Nord-Est aucune ville ne parvient à dominer cet espace : Raqqa et Deir Ez Zor se partagent la vallée de l'Euphrate, Hassakeh et Qameshli la Haute Djezireh, sans que, là encore, les flux routiers n'indiquent une quelconque prééminence d'une ville sur l'autre. Nous rencontrons la même indécision quant au relation du Nord-Est vis à vis d'Alep et de Damas, puisque les flux en direction des deux villes sont équivalents.

La carte des flux routiers montre un espace syrien organisé autour d'une ligne de force (Alep – Damas) dominée par la capitale syrienne. L'éclatement du Nord-Est correspond à son statut de région pionnière, dont les aménagements sont pilotés par Damas et les ressources captées par les deux grandes métropoles du pays : Alep et Damas. Quant à la région côtière, l'énorme flux routier qui la relie avec la ligne de force du pays témoigne de l'importance des ports pour les grandes villes de l'intérieur, mais aussi du lien privilégié qui relie les Alaouites à Damas.

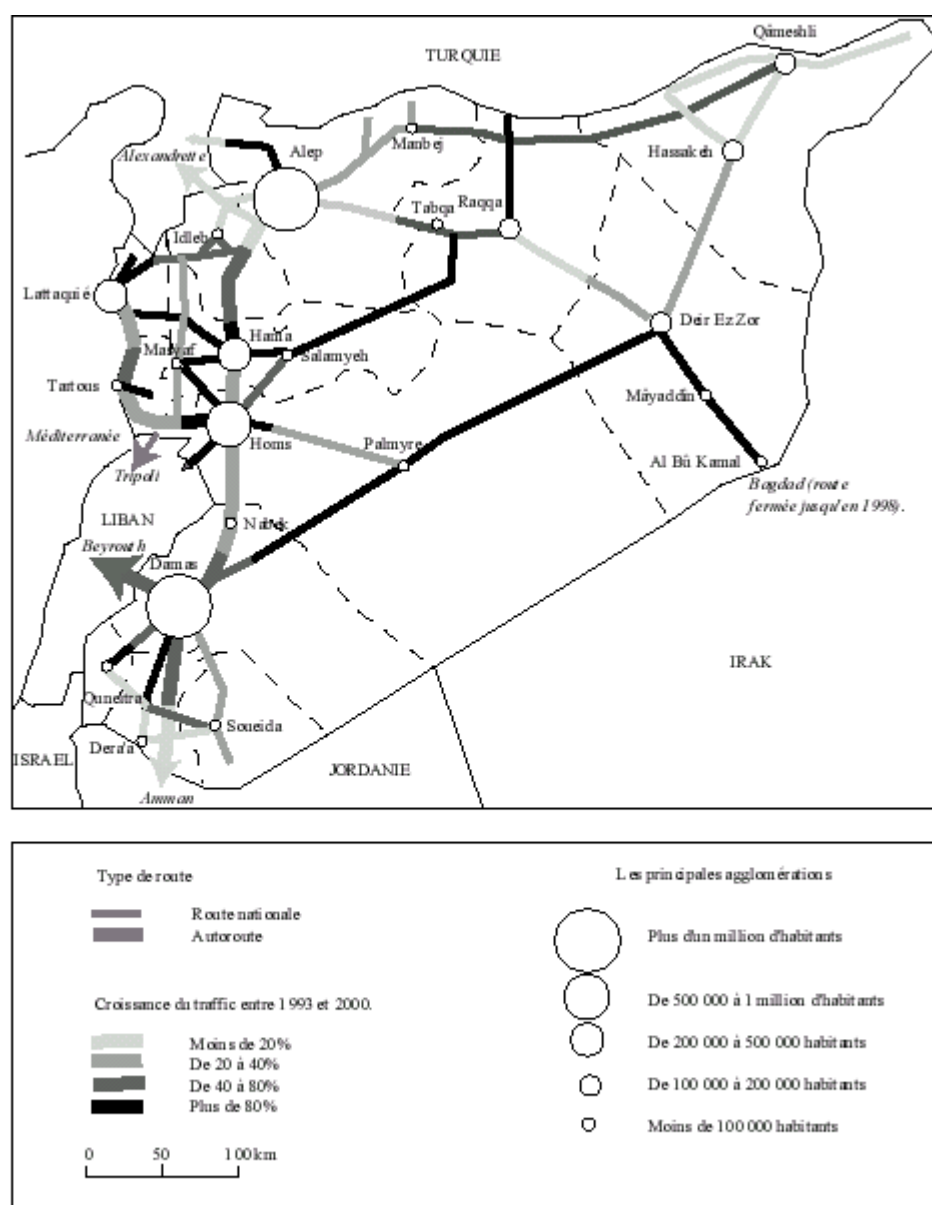


Figure 3 : La croissance du trafic routier en Syrie entre 1993 et 2000.

### 3.2 Une concentration accrue de l'espace syrien.

Au cours des années 1990, l'importation massive de véhicules et la libéralisation économique ont engendré une très forte augmentation du trafic sur le réseau routier, comme en témoigne la carte de l'évolution du trafic entre 1993 et 2000<sup>26</sup>. En l'absence de données démographiques récentes, le dernier recensement datant de 1994, l'évolution des flux routiers nous permet d'appréhender les dynamiques spatiales en cours en Syrie.

L'analyse de la figure 3 montre que les courts trajets (moins d'une centaine de kilomètres) sont en plus forte augmentation que les longs trajets. Cela signifie que les migrations pendulaires entre les principales villes du pays et la campagne ou les petites villes alentour sont en forte croissance. Ce phénomène est très clair autour de Damas, cette dernière augmente son influence sur les petites villes du *muhafaza* de Dera'a : le trafic entre Izra'a et Damas augmente tandis qu'il régresse entre Izra'a et Dera'a. Alep ne parvient pas à renforcer son influence sur les petites villes de sa *muhafaza*, excepté Afrin avec qui elle possède déjà des liens étroits. Le sous-développement de cette zone kurde, pour laquelle l'Etat syrien n'accorde que peu de subsides, conduit la population à rechercher du travail à Alep : maçons, mécaniciens, portefaix, etc... Dans la région côtière et en Syrie centrale, Lattaquié, Tartous, Homs et Hama renforcent leur attraction sur leurs *muhafaza*-s respectifs. La réactivation du secteur privé profite en priorité aux grandes villes tandis que les petites villes pâtissent de la réduction des investissements de l'Etat. Mais d'une manière générale l'amélioration des moyens de transport généralise le recours à la ville-centre au détriment des services situés dans les petites villes.

---

<sup>26</sup> Le premier comptage officiel à l'échelle du pays fut réalisé en 1993 et le dernier disponible (en janvier 2002) était celui de l'an 2000, les données de 2001 n'ayant pas encore été traitées.

La croissance du trafic est plus faible dans le nord du pays (Alep et le Nord-Est). Certes les distances sont plus longues et c'est sur les longs trajets que la croissance du trafic est la plus faible, mais cela traduit aussi une croissance économique réduite. Le Nord de la Syrie est spécialisé dans les productions traditionnelles : agriculture et industries locales ; elle ne profite guère des avantages de la libération économique, que savent mieux capter les bourgeoisies damascènes et homsiotes. Le trafic routier avec les pays voisins, excepté le Liban, est en très faible augmentation, ce qui montre la limite de l'ouverture économique. Certes le trafic en direction de l'Irak n'est pas représenté sur la carte, les données étant gardées secrètes, mais il s'agit d'un marché rendu captif par des circonstances exceptionnelles et qui est suspendu à la bonne volonté des Etats Unis à l'égard de la Syrie<sup>27</sup>.

L'évolution de la circulation entre 1993 et 2000 ne montre pas une modification de la structure spatiale en Syrie. La tendance générale est au renforcement de l'axe Damas-Alep au profit de la capitale. Au niveau régional, Damas polarise complètement le sud de la Syrie. L'éclatement de la Djezireh entre diverses zones de chalandises (Alep et Damas) se confirme. L'augmentation de l'offre de transport génère une concentration à toutes les échelles de l'espace syrien.

---

<sup>27</sup> L'Irak fournit à la Syrie environ 170 000 tonnes de pétrole par jour pour alimenter ses centrales électriques et ses raffineries, ainsi la Syrie peut-elle continuer à exporter quotidiennement 300 000 tonnes de pétrole. Les exportations de pétrole irakien sont payées directement en produits agricoles et industriels syriens, car cet échange échappe au contrôle du programme « pétrole contre nourriture ».



### *3.3 Le développement des transports ne réduit pas les distances entre les communautés..*

A l'échelle régionale, l'étude de la circulation permet de mettre en évidence des phénomènes sociaux complexes tels que les rapports des différentes communautés entre elles. Ce sont souvent des anomalies dans la direction des flux qui attirent l'attention du chercheur et lui permettent de comprendre des mécanismes sociaux. Nous en prendrons un exemple ci-dessous.

A une vingtaine de kilomètres au nord de Lattaquié deux villages turkmènes (Musulmans Sunnites) : Burj Islam et Slieb Turkmân sont isolés au milieu de la campagne alaouite. Les minibus qui relient ces villages à Lattaquié utilisent un autre itinéraire que les minibus provenant des villages alaouites voisins : ils longent la côte déserte au lieu d'utiliser la route nationale qui traverse les villages alaouites du Sahel de Lattaquié, alors qu'elle est plus rapide et qu'ils pourraient y trouver de nouveaux passagers. En fait, les passagers turkmènes n'ayant aucune relation avec leurs voisins alaouites n'ont pas besoin de descendre sur le trajet ; par ailleurs le chauffeur ne souhaite pas prendre de passagers alaouites sur le trajet afin de préserver l'intimité de ses clients. Le bus n'est pas ici un espace public mais privé ; des personnes extérieures à la communauté sont considérées comme des intrus dans cet espace, en particulier lorsqu'il transporte des femmes. C'est une exigence de la communauté villageoise que d'avoir un bus où ses femmes soient « protégées » qui oblige le chauffeur à prendre un itinéraire spécial ; mais dans l'autre sens, les femmes alaouites hésitent à monter dans les minibus turkmènes : non voilées et habillées à l'occidentale, elles se sentent mal à l'aise dans un groupe habitué à la séparation des sexes.

Ainsi toute activité aussi aspatiale soit-elle en apparence comprend en fait une forte composante spatiale à travers la gestion des distances que les individus incluent dans leur vie quotidienne. En Syrie cette gestion n'est pas libre, mais conditionnée par l'appartenance sociale et surtout, dans les

couches populaires de la société, par l'appartenance communautaire des populations. Malgré l'extrême ramification du réseau de transport et le choix multiple des moyens de circulation, l'espace syrien reste différencié : *« ce n'est pas à cause d'une contrainte technique fondamentale, c'est parce que la spatialité d'une société, dans son organisation interne comme dans sa localisation relative, constitue un élément essentiel de sa réalité, de son identité »*<sup>28</sup>.

### Conclusion.

Le régime ba'athiste a conçu un réseau de transport qui devait être un instrument d'intégration nationale. Il s'agissait de briser l'isolement, les unités closes et la bicéphalie du pays, jugées responsables de la reproduction de sentiments identitaires à base communautaire ou régionale. Près de quarante ans après la révolution ba'athiste, force est de constater que cet objectif politique n'est pas atteint. Certes, d'un point de vue technique, il existe en Syrie un réseau de transport intégré et extrêmement ramifié qui dessert chaque agglomération. En outre, la circulation dense qui parcourt le réseau n'indique pas que le pays soit coupé en plusieurs entités fermées sur elles-mêmes où entretenant plus de liens avec l'extérieur qu'avec le reste du pays. Mais, à l'échelle locale, nous retrouvons toute la force des identités communautaires que le régime ba'athiste n'est pas parvenu à dissoudre. A moins qu'il n'ait pas souhaité le faire puisque son pouvoir repose en partie sur un substrat communautaire : les hésitations vis à vis de l'autoroute Alep-Lattaquié, l'axe alaouite Jableh - le Ghâb ou l'intense circulation entre la région côtière et Damas expriment les liens privilégiés qui existent entre le régime et la région alaouite. En fait le système de transport n'intervient dans la production d'espace qu'en tant que simple outil et non vecteur

---

<sup>28</sup>Lévy J. (1994), L'espace légitime, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences

indépendant. L'utilisation de cet outil nous renseigne sur la main qui le conduit, sur les non-dits politiques et sociaux qui s'expriment dans la création d'un réseau de transport ou dans la circulation : « *Sous les réseaux techniques, sous l'apparence simple des cartes d'infrastructures, il faut lire des systèmes de valeurs qui, en même temps qu'ils produisent un espace, en produisent les représentations.* »<sup>29</sup>.

## Bibliographie

- Bakis H. (1993), *Les réseaux et leurs enjeux sociaux*, Paris, PUF, 127 p.
- Balanche F. (1997), « La fonction portuaire du littoral syrien », *Bulletin d'Etudes Orientales*, XLIX, IFEAD, pp. 9 – 19.
- Balanche F. (2000), *Les Alaouites, l'Espace et le Pouvoir dans la région côtière de Syrie*, thèse de doctorat, Tours, 800 p.
- Bianquis A.M. (1995), *Transports en commun et aménagement dans l'agglomération de Damas au XX<sup>ème</sup> siècle* », *Bulletin d'Etudes Orientales*, n°XLVII, IFEAD, pp. 37 – 68.
- Bougarel X. (1996), *Bosnie, anatomie d'un conflit*, Paris, La découverte, 176 p.
- Chouet A. (1995), « L'espace tribal alaouite à l'épreuve du pouvoir », *Maghreb-Machrek*, n°147, janvier-mars 1995, pp. 93 – 119.
- Corm G. (1989), *L'Europe et l'Orient : de la balkanisation à la libanisation. Histoire d'une modernité inaccomplie*, Paris, La Découverte, 384 p.
- Lévy J. (1994), *L'espace légitime*, Paris, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, 442 p.

---

Politiques, p. 67.

<sup>29</sup>Plassart F. (1995), « *Les réseaux de transport et de communication* », in Bailly A., *Encyclopédie de géographie*, Paris Economica, pp. 515 – 538.

Offner J.M. et Pumain D. (1997), *Réseaux et Territoires*, Paris, Editions de l'Aube, 280 p.

Plassard F. (1995), Les réseaux de transport et de communication, in Bailly A. *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, pp. 515-538.

Reichman S. (1983), *Les transports : servitudes ou liberté ?*, Paris, PUF, 197 p.

Roy O. (1997), « Groupes de solidarité au Moyen Orient et en Asie centrale », *Cahier du CERI*, n°16, 48 p.

Santos M. (1990), *Espace et Méthode*, Paris, Publisud, 123 p.

Van Dam N. (1996), *The Struggle for Power in Syria*, Londres, I.B. Tauris, 228 p.